4e année. N° 166.
(L'ÉDITION FRANÇAISE ILLUSTRÉE)

LE NUMÉRO : 30 CENTIMES
(ABONNEMENTS : France : Un an : 15 fr. Étranger : 22 fr.)

19 Janvier 1918.
(130, Rue de Provence, Paris — Tél. Bergère : 39-61.)

J'ai vu...



Pt Wilson : " Le tort fait à la France par la Prusse en 1871, en ce qui concerne l'Alsace-Lorraine, qui a troublé la paix du monde pendant près de cinquante ans, devra être réparé. "

Lloyd George : " Nous voulons soutenir jusqu'à la mort la démocratie française dans ses demandes de révision de la grande injustice commise en 1871, lorsque deux provinces furent arrachées aux flancs de la France... "

LES APOTRES DE LA PAIX DU DROIT



La mise en place d'un obusier français dans la région de Monfenera.

Les Français en Italie.

L'obstacle devant lequel les armées austro-allemandes, descendues dans la plaine vénitienne, ont attendu le ralliement de leurs renforcements et de leurs ravitaillements, est maintenant quasi-infranchissable. La ligne de la Piave est solidement barrée, et par les troupes italiennes elles-mêmes qui se sont ressaisies, et par l'armée française d'Italie qui a développé d'une manière intensive les organisations défensives, et qui, passant même à l'offensive, ont enlevé le Monfenera et le mont Tomba. La poursuite des attaques germaniques en Italie semble donc de plus en plus hypothétique, pour le moment du moins. L'ennemi, en effet, n'a aucun intérêt à enlever les uns après les autres, avec une lenteur décevante, des sommets transformés successivement en forteresses.

Une batterie de 255 près du Tomba.

La Piave est solidement barrée.

LE BATEAU SANS ÉQUIPAGE

Par l'amiral DE KÉRILLIS

Un communiqué de l'amirauté britannique annonçait, en novembre dernier, qu'un destroyer anglais avait détruit, sur la côte belge, un bateau allemand dont la particularité était de n'avoir aucun équipage.

La note en question spécifie que ce bateau à grande vitesse, dirigé électriquement, est muni de deux moteurs à pétrole et porte un tambour sur lequel sont enroulés quelques dizaines de kilomètres de câble conducteur d'électricité ; ce câble relie le petit bâtiment à une station placée sur le rivage et de laquelle on le dirige à distance.

D'autre part, le « Daily Mail » nous apprend que sa longueur est d'environ 10 mètres et que sa force motrice de 180 HP lui permet de réaliser une vitesse de 35 nœuds. Son nom est : *Le Radio*. Le fonctionnement de cet engin destructeur, qui porte une charge de 150 à 200 kilos, composée des plus violents explosifs, s'opère dans les conditions suivantes :

Aussitôt que les machines ont été mises en marche, l'équipage quitte le bord : Dès lors, l'appareil poursuit sa route automatiquement, par la seule impulsion de moteurs à pétrole.

La direction lui est donnée par un gouvernail manœuvré électriquement à distance, au moyen de l'électricité lancée dans le câble par le poste de commande à terre. L'énergie électrique a donc pour objet principal de diriger le navire, mais ne contribue en rien à la propulsion ; elle sert à actionner le dispositif de stoppage des machines.

Quand l'appareil rencontre un obstacle, il éclate au choc ; mais l'explosion peut aussi se produire à volonté.

A noter que le point de départ des câbles, au lieu d'être à terre, pourrait être établi à bord d'un bâtiment.

Un hydravion, protégé par une forte escadrille, précède de quelques milles cette machine infernale. C'est l'œil du monstre. Le chef du groupe aérien suit la marche du bateau électrique et transmet au poste de commande les signaux nécessaires pour le diriger sur la droite, sur la gauche, ou pour le faire stopper. Quelques expressions conventionnelles suffisent, telles que : « *Tribord* », « *Babord* » « *Stop* » « *Tout va bien* » !

Selon certains renseignements, la longueur du câble conducteur enroulé sur le tambour que portait « *le Radio* » était d'une quarantaine de milles, soit environ 70 kilomètres.

La possibilité d'une aussi surprenante longueur tient à ce que, pour agir sur le gouvernail, il suffit d'un conducteur de très faible section.

Quoiqu'il en soit « le bateau sans équipage » peut facilement traverser la Manche, dont la largeur, dans la partie la plus étroite, n'excède par une vingtaine de milles.

Ceci étant, l'engin qui vient d'être décrit dans les grandes lignes constitue-t-il une arme vraiment redoutable ? Telle est la question qui se pose.

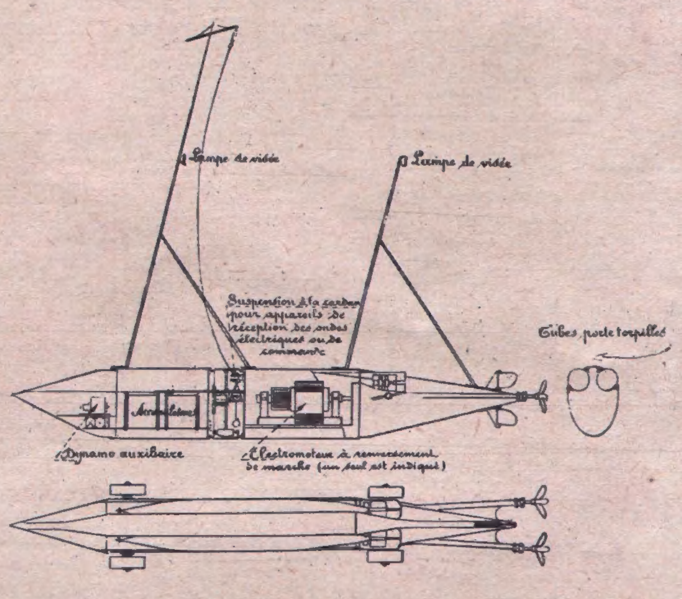
Pour y répondre, il faut d'abord remarquer que la route suivie par cet appareil doit être fréquemment corrigée d'après les indications que l'observateur aérien envoie au poste de manœuvre ; car, même en admettant que le bateau soit, comme la torpille Howell, muni d'un gyroscope assurant le maximum de fixité dans la direction rectiligne de la route, il faut de temps à autre rectifier celle-ci pour tenir compte de l'influence du vent et du courant.

D'autre part, on comprend qu'il n'est pas facile, du haut d'un avion, de conduire le « dirigeable » avec assez de sûreté pour qu'il réussisse une manœuvre d'abordage contre un adversaire, quand celui-ci se déplace.

Tout autre est la question s'il parvient à entrer dans l'intérieur d'une rade où se trouve une agglomération de bâtiments au mouillage ; car alors, s'il lui arrive de manquer ceux placés en première ligne, on comprend qu'il puisse réussir — en admettant qu'il n'ait pas été auparavant détruit à coups de canon, — à frapper ceux qui se trouvent à l'arrière plan, étant donnée leur impossibilité de se mouvoir pour se dérober à son attaque.



L'AMIRAL DE KÉRILLIS *qui a bien voulu assurer sa collaboration régulière à* **J'ai vu...**



Auto-torpilleur sous-marin dont la structure et le principe rappellent ceux du " bateau sans équipage ".

Ajoutons que le dirigeable peut, théoriquement du moins, procéder à des attaques de nuit. Dans ce but il y aura avantage à le munir d'un système d'éclairage réglé par des écrans disposés de telle sorte que la lumière, tout en étant par en haut visible de l'hydravion, ne puisse pas être aperçue des divers points de l'horizon.

Mais les attaques nocturnes, en raison des difficultés qu'elles présentent, ont encore moins de chances d'aboutir que celles de jour.

C'est donc contre celles-ci, avant tout, qu'il importe de se garer.

Or, on en sera généralement averti un certain temps à l'avance par les sémaphores, par les avions et par les bâtiments patrouilleurs munis d'appareils de télégraphie sans fil. On pourra donc envoyer à la rencontre de l'agresseur des forces aériennes et maritimes pour le combattre.

Si les avions de la défense parviennent à mettre en fuite l'escadrille allemande ou simplement à l'écarter suffisamment du « bateau dirigeable » le résultat désiré est acquis : l'attaque est conjurée, car dès lors le monstre, privé de ses pilotes de l'air, marche en aveugle.

Courir sus à l'escadrille aérienne adverse constitue donc le meilleur moyen de protection contre une attaque de ces bateaux. Quant aux torpilleurs et aux contre-torpilleurs dont certains atteignent facilement 30 nœuds, ils seront pour le « dirigeable » un adversaire redoutable. C'est donc sur les avions et sur les torpilleurs qu'il faut le plus compter pour parer aux dangers que peuvent faire courir ces machines infernales.

En somme, le problème capital revient à empêcher ces engins de destruction de pénétrer dans nos rades ; mais, autour d'elles, aussi bien en France qu'en Angleterre, on fait bonne garde. Leurs entrées sont protégées par des filets, par des torpilles, enfin par des batteries d'artillerie à tir rapide dont le feu ne manquerait pas d'être efficace si l'assaillant avait réussi à tromper la vigilance des avions et des bâtiments chargés de la défense du littoral.

Les attaques de ces engins, dont la réussite est des plus problématiques, même quand il fait beau, ont encore moins de chances d'aboutir les jours où la visibilité est mauvaise ou simplement défectueuse.

Cette opinion, basée sur les considérations précédentes, se trouve du reste corroborée par les faits.

Et, en effet, d'après le « Daily Express », *le* « *Radio* » est déjà le quatrième bateau de ce genre que les Allemands ont perdu.

Le premier, dans son voyage d'essai, vint se heurter contre une jetée qui détermina son explosion ; le second fut coulé à coups de canon par un destroyer anglais. Sur la fin du troisième plane le mystère le plus complet. Enfin, le quatrième, « *le Radio*, » a été détruit au large de la côte belge, et, comme le second, par un destroyer de la marine britannique

En terminant, il convient de remarquer que ces bateaux électriques sans équipage ne sont pas, comme certains seraient tentés de le croire, une invention à proprement parler Ils présentent, en particulier, la plus grande analogie avec un bateau imaginé par M.-J.-H. Hammond, aux Etats-Unis, et qui fit ses essais dans la baie de Gloucarter (Massachussetts), en 1914.

M. Hammond s'était du reste, pour la construction de son dirigeable, inspiré lui-même du principe de certaines torpilles d'invention très antérieure, en particulier de celle de Sims-Edison à laquelle il a été fait allusion plus haut et qui était, nous l'avons dit, reliée par un câble à un poste de commande électrique situé à terre.

En résumé, il n'y a pas lieu de voir dans l'emploi du « bateau dirigeable » que viennent d'inaugurer les Allemands un facteur qui soit susceptible de modifier à leur avantage la physionomie de la guerre sur mer en leur apportant un élément de force appréciable.

Ce n'est pas à dire toutefois que l'arme dont il s'agit soit négligeable, qu'elle sera en toutes circonstances inoffensive et impuissante à réussir de temps à autre un coup heureux.

Il importe donc, d'autant que l'engin peut recevoir des perfectionnements le rendant plus efficace, de ne négliger aucune précaution — en recourant aux moyens que nous avons indiqués, — pour se mettre à l'abri des attaques de plus ou moins grande envergure que l'ennemi pourrait tenter sur nos ports.

Amiral de KÉRILLIS.

Les impressions d'un matelot allemand à bord d'un sous-marin.

(d'après le Saturday Evening Post.)

Au commencement de la « joyeuse guerre » sous-marine l'Allemagne avait des équipages choisis qui regagnaient leur bord couverts de fleurs et qu'attendaient à leur retour les réceptions triomphales. Mais depuis que les pertes se sont faites de plus en plus nombreuses et que l'enthousiasme du pays s'est refroidi, le moral des matelots a baissé, comme leur qualité du reste. C'est ce que fait très bien comprendre le récit du jeune marin Thorwald, récemment fait prisonnier.

Fils d'un fermier de Westphalie, il est au régiment quand la guerre éclate. Comme tout bon allemand il pense que l'Allemagne et sa culture doivent gouverner le monde et il souhaite de servir sur les « U » car il connaît déjà suffisamment les moteurs à gaz et à combustible liquide. Son vœu est exaucé. A la mobilisation il est envoyé aux usines Diésel, est bientôt nommé aide-surveillant à l'assemblage des moteurs et se prépare à faire ses débuts comme mécanicien dans la flotte sous-marine.

A Kiel où il est dirigé ensuite, il embarque aussi tôt sur le sous-marin du capitaine Kolberg, et dès le lendemain prend le large pour un voyage

d'essai avec un équipage qui doit être dressé en deux semaines. Il constate que les procédés de construction et de manœuvre ont été encore simplifiés, qu'il y a beaucoup plus de soupapes automatiques, que les appareils de sécurité, ainsi que celui qui sert à purifier l'air sont simplement merveilleux, inégalables et « presque humains dans leur fonctionnement ». Aucune place n'est perdue à bord et le sous-marin emporte une énorme quantité d'huile, d'eau et de munitions. On peut rester en expédition trente jours facilement et quarante si c'est nécessaire. Le bruit et les vibrations sont terribles quand on marche en surface, mais en principe aucun bruit. On n'entend que la *wacht am Rhein* jouée par un phonographe.

Le voyage d'essai a duré douze jours, le sous-marin rentre au port, y reste deux jours, puis prend de nouveau le large, mais cette fois pour un voyage de destruction. La foule assiste au départ, des membres du gouvernement eux-mêmes se sont dérangés, tous les matelots ont reçu des fleurs. L'enthousiasme règne.

En trois jours le sous-marin arrive à sa base. Un navire anglais est coulé, mais le spectacle est manqué, l'appareil n'ayant pu remonter à la surface. Bientôt, enfin, Thorwald a la chance de voir couler un bateau, et, comme il est aveuglé par le soleil, un officier lui prête un appareil pour protéger la vue. Le navire est chargé de femmes et d'enfants. L'une d'elles est sur le pont tenant son petit dans ses bras ». Nous aurions pu, dit Thorwald, sauver beaucoup de ces innocentes victimes. Officiers et matelots du sous-marin agitent leurs bonnets et poussent des cris de joie. Mais Thorwald se sent défaillir et depuis l'horrible souvenir le hante...

Le retour à Kiel est un triomphe. La « grande victoire » du pirate l'a devancé. La foule fête l'équipage. Thorwald est reçu par sa famille comme un triomphateur. Tous les siens, sa mère même ne rêvent que guerre et destruction de l'ennemi.

Le voyage suivant se fait en escadrille. L'ennemi a fait des progrès qu'il faut déjouer par un changement de tactique et des moyens plus perfectionnés. Un système de T. S. F. sous-marine permet aux pirates de communiquer entre eux dans un rayon d'environ cent milles. Arrivée sur le théâtre de ses « destructions » la flottille devait opérer sur un arc de cercle dont le « U » du capitaine Kolberg occupait le centre. Mais la chance tourne. Les sous-marins tombent dans un réseau de destroyers ennemis qui coulent trois d'entre eux et forcent Kolberg à rester immergé soixante-douze heures. Et sans discontinuer les microphones signalent la présence de patrouilleurs de l'Entente.

A bord, les conditions de vie ne font qu'empirer. Une épidémie se déclare, des rixes éclatent. Il y a des morts qu'on empile dans la chambre des torpilles. On les immerge et les hommes chargés de cette opération se mettent à rire.

La croisière a été un échec et quand le sous-marin regagne le port, quelle différence entre ce retour et le précédent! Personne sur les jetées. A terre les officiers se cachent. Thorwald perd confiance. Pourtant à l'arrière, aux usines Diesel et dans sa famille c'est toujours le même enthousiasme. Mais le doute a déjà pénétré dans beaucoup d'esprits. Il apprend la déclaration de guerre de l'Amérique Question d'argent dit sa mère. Lui se demande : « Pourquoi ma patrie est-elle à ce point haïe. »

Une nouvelle campagne va s'ouvrir. Les sous-marins n'opéreront plus par flotilles, mais par groupes de deux. Il devient de plus en plus difficile d'échapper aux patrouilleurs ennemis et il importe d'élargir le champ des opérations. Cette fois le sous-marin doit reposer vingt-quatre heures sur le fond puis, au moment de remonter, il se prend dans un filet d'acier. Il réussit pourtant à se dégager.

Le lendemain, nouvelle et dernière aventure : l'engagement au canon. Le bateau éprouve un choc terrible et l'eau commence à pénétrer dans le compartiment où se trouve Thorwald. Sans ordre, il met les machines hors de service car « les secrets de nos machines ne doivent jamais tomber aux mains de l'ennemi ». Au commandement du capitaine les hommes montent sur le pont : tandis que le sous-marin coule. Tout le monde est jeté à la mer. Thorwald perd connaissance? Quand il rouvre les yeux il se trouve à bord d'un destroyer anglais.

LES FUSILIERS MARINS A DIXMUDE

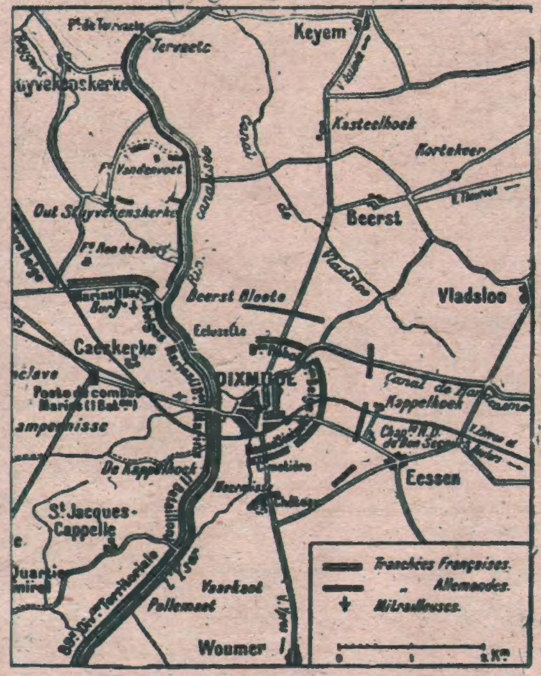
Après Charleroi, les marins accoururent comme en 1870 et ce fut avec la brigade des fusiliers marins l'épopée de Dixmude. Le commandant Vedel l'a contée dans « Nos marins à la guerre ». En voici un épisode.

Bientôt, les Allemands mettent en batterie de l'artillerie lourde : 105, 150, 210 et jusqu'à du 280, pour se livrer à un bombardement intensif de Dixmude et des tranchées environnantes. L'Hôtel de Ville reçoit une des premières « marmites », dont l'explosion tue 17 hommes et en blesse 26 autres. Le lieutenant de vaisseau Sérieyx fut le seul à en revenir. Projeté à terre par la secousse, il eut, en se relevant, la pénible surprise de voir le fourrier avec qui il parlait gisant à son côté, la moitié de la tête emportée ; un autre, les yeux fixes, grands ouverts, avait un énorme morceau de fer planté dans le front ; celui-ci retenait à deux mains sa cervelle, celui-là qui criait : « Ma jambe ! J'y suis !... » Visions d'horreur,



Le contre-amiral Ronarch

mais auxquelles on s'endurcit assez vite. Après quoi, attaques renouvelées de jour et de nuit, tranchées constamment prises et reprises, mais finissant toujours par nous rester. Combats furieux, dans lesquels nos matelots se ruaient comme à l'abordage, creusant chez l'ennemi de profonds sillons, malheureusement rebouchés presque aussitôt : il était tellement plus nombreux que nous ! La baïonnette y jouait le rôle le plus important, et c'était à qui des « Jean Le Gouin » — équivalent maritime du « poilu » — embrocherait le plus de Boches Au vingtième, un Breton devint



La défense de Dixmude.

subitement fou furieux, tandis que l'arme d'un petit Parisien se brisait dans le ventre de son cinquième Wurtembergeois : « M... ! — s'écria ce gavroche incorrigible — voilà que j'ai perdu mon épingle à chapeau ! » Et prenant son fusil comme une massue, il continua de se battre. Ailleurs, un marin désarmé faisait le coup de poing contre trois Allemands. Des traits pareils, on en citerait jusqu'à demain. Et sortis de là, ils retrouvaient encore leur vieille gaieté française.

La pression des Allemands devenait de plus en plus écrasante. Le 22, ils réussirent à percer les lignes belges et à prendre pied sur la rive gauche de l'Yser, dans la boucle que celui-ci forme au Nord de Tervaete. Menacé d'être tourné, l'amiral envoie les deux bataillons Rabot et Jeanniot, pour enrayer l'infiltration et établir un front d'arrêt de ce côté. Vivement menée, l'affaire réussit, malheureusement au prix des sacrifices les plus pénibles. Tués : environ 100 hommes par compagnie, les lieutenants de vaisseau Cherdel, de Chauliac et Féfeu, les enseignes Sérieyx (cousin du lieutenant de vaisseau), Vigouroux, l'officier des équipages Hervé, qui tombe en criant à ses hommes : « Mes enfants, vengez-moi ! », et l'enseigne Carrelet, ce dernier emporté à l'ambulance où il mourut « d'une mort héroïque et sainte ». Le 23, est tué par un obus le lieutenant de vaisseau Payer, vaillant officier qui s'était offert des premiers pour venir combattre à terre.

Mais que deviendrait-on quand l'ennemi aurait établi des batteries qui nous prendraient à revers. C'est alors que le quartier général belge recourut au moyen suprême, consistant à submerger les terrains en contre-bas de la mer. Les écluses de Nieuport furent ouvertes et, de proche en proche, l'inondation se « tendit », semblable à une étoffe que l'on déploie très lentement. De rage, nos adversaires se rabattirent sur Dixmude, et ne laissèrent plus un instant de répit à la brigade, dont la tâche devenait de plus en plus lourde au fur et à mesure que ses forces allaient s'épuisant.

« Dimanche dernier, dans la nuit — écrit un de mes correspondants — comme nous venions d'être relevés, il a fallu retourner à la tranchée et repousser un terrible assaut. D... a été magnifique. Nous avons fait prisonniers un capitaine, un lieutenant et 200 hommes qui méritaient d'être fusillés, ayant été trouvés porteurs de balles dum-dum. » Car les Allemands continuaient d'avoir recours aux moyens les plus déshonorants, surtout lorsqu'ils étaient employés par un major de la Garde, comme le Herr Graf von Portalès, qui criait, en excellent français : « *Ne tirez pas, nous sommes des Belges !* » Mais il fut démasqué par le « *Wer da.* » d'un de ses hommes, et abattu comme un chien par un de nos officiers qui cueillit sur lui des dépouilles opimes : « un beau sabre armorié et damasquiné, une paire de jumelles à prisme, un jeu complet de cartes de Belgique au 60 000e et une lampe électrique perfectionnée, le tout gluant de son sang, mais à la guerre, il ne faut pas être trop difficile ».

Dans la nuit du 25 au 26, se produisit une alerte encore inexpliquée. Une colonne ennemie, forte d'un demi-bataillon, trouva le moyen de s'introduire en ville, soit qu'elle ait réussi à se faufiler entre deux tranchées dont la défense était harassée, soit par un souterrain aboutissant aux caves de certaines maisons suspectes. Refoulant tout devant eux, les Allemands parvinrent jusqu'au pont-route, où la sentinelle fut tuée. L'enseigne de vaisseau de Lambertye, qui veut, nouvel Horatius Coclès, leur barrer le chemin à lui tout seul, tombe percé de deux coups de baïonnette, — auxquels il échappa miraculeusement. Au bruit, tranchées et mitrailleuses de la rive gauche ouvrent le feu et couchent les trois quarts des assaillants par terre. Mais une centaine passent et continuent droit devant eux, tirant sur tout ce qu'ils rencontrent. C'est ainsi que sont fusillés à bout portant le médecin principal Duguet-Leffran (tué) et l'abbé Le Helloco, aumônier du 2e régiment (blessé). Un peu plus loin, ils surprennent et emmènent le capitaine de frégate Jeanniot, de repos cette nuit-là, qui sortait pour mettre en action la réserve du secteur. Puis les Allemands, avec quelques Belges et marins qu'ils ont ramassés chemin faisant, vont se raser derrière une haie, où ils sont découverts au petit matin et bientôt cernés. Avant de se rendre, ils eurent malheureusement le temps d'assassiner une partie de leurs prisonniers, dont le commandant Jeanniot. L'amiral fit exécuter séance tenante un certain nombre de ces misérables, en attendant que la gendarmerie eût établi le plus ou moins de responsabilité des autres. Et les officiers de la brigade les rares qui survivent à l'enfer de Dixmude, se demandent toujours si cette échauffourée n'était pas une répétition préparatoire à la surprise du 10 novembre.

Depuis longtemps, la ville n'est plus qu'un amas de briques et de moellons noircis par le feu, d'où s'échappent de lourdes fumerolles, comme d'un volcan mal éteint. Demeurent seuls debout quelques pignons veufs de leurs toitures, avec des châssis de fenêtres vides qui pendent lamentablement. D'immenses



UN VOL DE MOUETTES LAISSE SOUPÇONNER LA PRÉSENCE D'UN SOUS-MARIN

C'est un fait d'observation courante pour les marins que les oiseaux de mer suivent les sous-marins, dans leurs évolutions les plus rapides et les plus diverses. Du pont du patrouilleur, un vol suspect de mouettes est signalé, et l'équipage, d'abord surpris, va courir aux canons.

entonnoirs, creusés par les « marmites », coupent les rues : au fond de l'un d'entre eux, gît une charrette et son attelage. Blessé par deux balles de shrapnell, le lieutenant de vaisseau de Weynard est porté dans une maison un peu plus épargnée que les autres, mais pendant que le docteur Lecœur achève son pansement, tous deux dégringolent dans la cave, et ce ne fut pas sans peine qu'on parvint à les en retirer. A un moment donné, nous manquons d'être enfoncés du côté du cimetière, où le lieutenant de vaisseau Martin des Pallières, après avoir repoussé plusieurs attaques d'une violence inouïe, est coupé en deux par un boulet. Le jour suivant, ce sera ailleurs qu'il faudra tenir bon, car les Allemands ne nous laissent plus une minute de répit, tournant autour de Dixmude comme une bande de chacals qui attendent l'heure de la curée. Des troupes fraîches, ils en amènent constamment et toujours, alors que semblable à l'écueil qui s'émiette sous le refrain des vagues perpétuellement renouvelées, la brigade s'épuise, fond comme de la cire. Tant pis ! On en sera quitte pour se dédoubler, par un prodige que va nous expliquer le quartier-maître-fourrier M... F..., déjà cité :

... Nous nous battons depuis hier soir, et ne restons plus ici, dans ce coin de tranchée, que sept malheureux « Jean Le Gouin », dans l'eau jusqu'au ventre, très gais quoique ça, fumant et « bouffant » comme quatre, tout en veillant à ne pas nous laisser cerner. Moi, pour me distraire, je note ce qui se passe. — 4 heures. Le reste de la compagnie est en tirailleurs sur notre gauche. J'envoie demander du renfort, mais le « type » est tué. Je m'y glisse moi-même ; on me promet de ne pas nous oublier, dès que la chose sera possible. — 4 h. 25. Nous ne sommes plus que deux, et les Boches arrivent en rampant. Pour donner l'illusion du nombre, nous prenons chacun deux fusils et tirons à toute vitesse, un fusil contre chaque épaule, en courant derrière une haie. L'ennemi s'arrête et rebrousse chemin. Arrive une escouade de renfort, il était temps... Je ne sais plus exactement ce qui s'est passé ensuite, ayant dormi onze heures d'une traite : 35 hommes manquent à l'appel, mais nous avons fait 300 prisonniers et pris 5 mitrailleuses..... »

Commandant ÉMILE VEDEL.

LA SEMAINE MARITIME

Les Allemands accoutumés à travestir à leur bénéfice les faits et les vérités de la guerre, n'ont point manqué d'appliquer ce procédé de propagande à la guerre sur mer. Et chaque semaine leurs radios tendancieux attribuent aux coups des sous-marins allemands un nombre de victimes dont le chiffre global proclamé, le tonnage annoncé et le chargement affirmé semblent former un total impressionnant.

Or un communiqué récent de la *Ligue Maritime Française* à la presse alliée vient de faire justice de ce procédé et de démasquer la part de bluff contenue dans cette propagande : ce communiqué présentait ceci d'original et de caractéristique qu'il s'appuyait sur un aveu échappé à l'Amirauté allemande elle-même et publié dans un journal suisse de langue germanique, aveu par lequel l'Allemagne reconnaissait qu'elle a coutume de majorer de 40 *pour cent* ses chiffres de guerre sous-marine.

Le procédé de grossissement est fort simple : tout navire vu et attaqué par un sous-marin allemand est considéré comme coulé ; en outre il est doté d'un tonnage approximatif qui peut varier du simple au double, et il est déclaré transporteur vraisemblable de munitions. C'est ainsi que l'Amirauté allemande a plusieurs fois déclaré coulé tel navire de 4 ou 5 000 tonnes chargé d'obus, lequel, après vérification se trouvait être un bâtiment de 1 500 tonneaux modestement chargé de sable ou de plâtre et parvenu tranquillement dans un port avec de simples avaries.

En effet, il est absolument faux de dire que tout navire attaqué, même à la torpille, est un navire coulé : il peut très bien en réchapper.

Le vapeur français *Texas* naviguait sous escorte au large de la côte de Bretagne lorsqu'il fut attaqué et torpillé, à 4 heures du matin, par un sous-marin qui, à l'affût entre deux eaux, était et resta invisible. L'explosion fut formidable ; la trombe d'eau particulièrement puissante balaya le navire, emplit les embarcations et fusa si haut que l'homme de veille placé dans la mâture à 20 mètres de hauteur fut inondé. Le *Texas* immédiatement piqua de l'avant : aucune panique ne se manifesta cependant à son bord. Sur l'ordre du capitaine les portes étanches furent fermées ; et l'équipage se prépara à évacuer le navire.

Cependant le *Texas* se redressait peu à peu, les cloisons étanches tenaient bon. Aussitôt chacun reprit son poste de manœuvre. Le capitaine alors donna ordre de mettre en marche les pompes d'épuisement et mit le cap vers la terre la plus proche afin d'échouer son navire s'il n'était pas possible d'atteindre un port.

Navigation prudente et périlleuse qui fut admirablement conduite, car peu après le *Texas* jetait l'ancre au long de la côte. Bientôt un remorqueur arrivait à son secours, des chalands venaient le soulager d'une partie de sa cargaison laquelle d'ailleurs avait peu souffert. Peu après, le *Texas* allégé pouvait être conduit au port le plus proche où une réparation soigneuse allait le mettre en état de tenir la mer et de reprendre ses voyages.

Ainsi le coup de torpille allemand avait touché le navire, l'avait blessé gravement, mais n'en avait pas moins manqué son but : la destruction. Peut-être, fidèles à leurs coutumes, les Allemands porteront-ils le *Texas* sur la liste des navires détruits parce qu'il aura été un navire torpillé. Leur déclaration sera donc une fausseté de plus. L'aventure de ce bâtiment par contre prouve deux choses, la première qu'un navire torpillé peut parfaitement se tirer d'affaire par ses propres moyens si certaines conditions se trouvent remplies ; la deuxième que la composition matérielle de la cargaison et la manière dont cette cargaison est arrimée ont une importance considérable sur la tenue du navire torpillé. Suivant une formule qui a l'air de devoir faire fortune et qui a été lancée par l'ingénieur en chef de la Marine, Aubin, un navire marchand doit être installé de telle sorte qu'il lui soit possible « *d'encaisser sans périr* » : c'est l'aventure qui est advenue au vapeur *Texas*.

D'ailleurs l'organisation de plus en plus serrée des patrouilles maritimes menées sur mer par des navires légers de tout type, dans l'air par des hydravions et des dirigeables de marine rend la tâche des sous-marins allemands plus compliquée. Il ne se passe pas de jours que nos divisions de patrouilles, ne livre bataille à l'ennemi sous-marin. Et c'est la caractéristique de cette fin et de ce commencement d'année que cette chasse de détail menée avec une ardeur et une précision extrême par nos vaillantes patrouilles légères de la Manche, de l'Océan et de la Méditerranée.

KERBONN.

COMMENT CONDUIRE LA GUERRE SUR MER?

Un événement vient de se produire qui a posé, de manière impromptue et presque brutale devant l'opinion publique du monde entier, un problème essentiel dont seuls jusqu'ici les spécialistes avaient paru se préoccuper.

Cet événement est le remplacement comme *first sea lord*, premier Lord de la Mer, de l'amiral Jellicoë par l'amiral Wemyss, — remplacement qui succède avec une rapidité extraordinaire à l'attaque et à la destruction par une flottille de destroyers allemands, de navires marchant en convoi dans la mer du Nord.

Ce problème peut se résumer en une phrase : « COMMENT CONDUIRE LA GUERRE SUR MER? »

Le public français, beaucoup moins bien renseigné sur les questions de marine que les publics anglais et allemand (et ceci à cause de l'indifférence montrée depuis de longues années dans notre pays pour tout ce qui touche aux choses de la mer), — le public français est assez déconcerté lorsque l'on pose devant lui une question de ce genre.

Lord Fisher. *Vice-amiral Fournier.*



Sir Rosslyn Wemyss.

Très peu familiers avec les discussions de principe qui ont précédé la guerre actuelle, nos compatriotes manquent d'éléments pour comprendre spontanément le sens et la portée du problème. En fait il n'existe pas en France ce qui existe en Angleterre, en Allemagne et aux États-Unis, c'est-à-dire une opinion publique maritime : et c'est grand dommage pour le présent, grand péril pour l'avenir. Car l'avenir appartiendra exclusivement aux nations qui sauront exploiter la mer.

Au moins n'est-il pas trop tard pour essayer de déterminer les raisons directrices qui ont dicté cette manifestation maritime de nos alliés britanniques.

Le problème *Comment conduire la guerre sur mer?* comporte trois parties :

1° CE QU'AVANT LES HOSTILITÉS ON CROYAIT DEVOIR FAIRE ;

2° CE QUE PENDANT LES HOSTILITÉS ON A FAIT ;

3° CE QUE DÉSORMAIS ON POURRAIT FAIRE.

Ce sont ces trois éléments du problème posé par le départ de l'amiral Jellicoë que nous allons résumer aussi clairement que possible.

I. CE QU'ON CROYAIT DEVOIR FAIRE

Avant le 2 août 1914, les techniciens de la marine, préoccupés des problèmes stratégiques et tactiques qui pouvaient être proposés par une guerre possible, basaient leurs opinions sur quelques faits précis et sur des théories.

Ces faits précis étaient ceux des trois guerres maritimes les plus récentes : guerre sino-japonaise de 1894, guerre hispano-américaine de 1898, guerre russo-japonaise de 1903-1904.

Les théories étaient basées sur les manœuvres navales annuelles de chaque marine, sur les objectifs proposés par chaque nation à ses escadres, et sur les idées souvent contradictoires que les uns ou les autres se faisaient de la prédominance accordée idéalement, dans les opérations futures, à tel ou tel type de bateau considéré, à tort ou à raison, comme exclusif de tous les autres.

Faits et théories, les premiers obscurs et les seconds abstrus pour le grand public, donnaient trop volontiers l'impression de contradictions infinies. Et certaines campagnes de presse, organisées tantôt dans un pays et tantôt dans un autre, achevaient de troubler l'opinion de la masse ; ignorante des technicités maritimes, la foule, d'ailleurs simpliste dans ses raisonnements, pensait qu'il y avait, en matière de guerre sur mer, deux écoles : l'une qui voulait des gros bateaux, l'autre qui exigeait des petits bateaux. Aux yeux du public français, l'une des deux écoles avait certainement raison, l'autre certainement tort : mais ce public ne savait pas du tout laquelle des deux pouvait avoir raison, laquelle des deux devait avoir tort. Et quoiqu'il vît, dans tous les pays, toutes les Amirautés construire en même temps tous les types de bâtiments, l'idée ne lui venait pas que c'était lui qui se trompait dans sa déduction simpliste, car en réalité il ne peut exister, pas plus sur mer que sur terre, une arme unique, un engin exclusif de tous les autres. Chaque type de bâtiment sert à une besogne déterminée, répond à un besoin maritime précis ; le bâtiment omnibus, bon à tout, demeure une utopie ; et c'est précisément l'ensemble de ces besognes déterminées, de ces besoins maritimes précis qui constitue le thème multiple et divers de la guerre navale.

Partant de ce principe général un certain nombre de marins, entre la conclusion de la guerre russo-japonaise et l'ouverture de la guerre de 1914, avaient essayé de poser, de tracer le plan vraisemblable des opérations futures probables, possibles et présumables.

En Amérique le Commodore Mahan, auteur illustre du fameux traité *Influence de la puissance maritime sur l'histoire universelle* ou plus brièvement *The sea-power* ; en Angleterre, les amiraux lord John Fisher et lord Charles Beresford, le technicien Jane et les protagonistes de la *Navy League* ; en Italie, le fameux ingénieur Lorenzo d'Adda ; en France, le vice-amiral Fournier, le contre-amiral Darrieus, le capitaine de frégate Daveluy, publiaient des ouvrages dont le retentissement dépassait les cercles purement maritimes.

De ces publications parallèles, une note unique se dégageait qui eut dû frapper le public français : la guerre sur mer n'a pas vingt buts, elle n'en n'a qu'un : détruire la marine adverse. *Le défaut actuel de beaucoup d'écrivains maritimes, écrit le commandant Davelny en 1909, est de ne voir dans la guerre navale que des cas particuliers : les uns prétendent que la marine a pour but d'assurer l'inviolabilité des côtes et d'attaquer celles de l'adversaire ; d'autres assurent que son rôle est de détruire le commerce ; d'autres enfin veulent la consacrer à assurer la réussite d'une invasion. Eh bien ! détruisez l'ennemi et vous aurez tous ces résultats à la fois : la protection des côtes sera assurée, et vous pourrez mener à bonne fin telle opération qu'exigeront les circonstances. Le combat découle donc de la nature même de la guerre et des moyens que l'on a préparés pour la faire. Tout système qui tendrait à le reléguer au second plan, au lieu d'en faire le but même de la guerre ne peut être considéré que comme un expédient.*

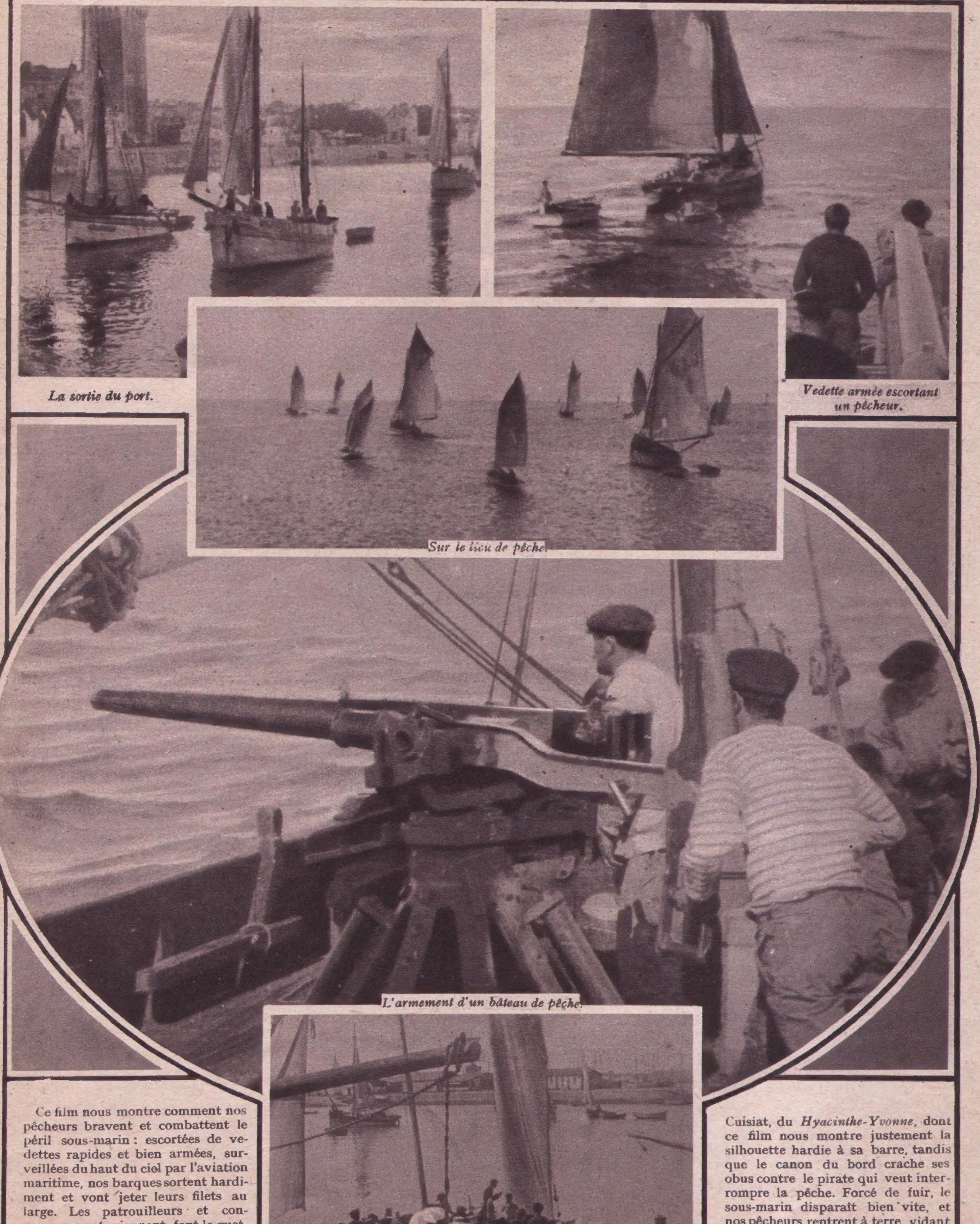
Théorie parfaitement nette, claire et formelle, théorie que le malheureux amiral Makharoff à Port-Arthur voulait mettre en action, qui fut celle appliquée par l'amiral Sampson contre l'escadre espagnole et de l'amiral Togo contre les escadres russes. Théorie que l'amiral Fournier, rénovateur de la tactique maritime française, dans son livre : *La Politique Navale et la Flotte française*, résumait en 1910 et appliquait à la France par cette déclaration concise et éloquente : *Une flotte puissante de haut bord et une nombreuse flottille offensive sont les deux instruments de combat distincts, mais également nécessaires à la France en prévision d'une conflagration européenne ou générale, à raison de sa situation géographique et de ses relations internationales.*

(A suivre).

Georges G. TOUDOUZE.

COMMENT ON PÊCHE PENDANT LA GUERRE

Le retour au port et la vente du poisson. Vedette armée escortant un pêcheur. L'armement d'un bâteau de pêche. La sortie du port. Sur le lieu de pêche.



La sortie du port.

Vedette armée escortant un pêcheur.

Sur le lieu de pêche

L'armement d'un bâteau de pêche.

Le retour au port et la vente du poisson.

Ce film nous montre comment nos pêcheurs bravent et combattent le péril sous-marin : escortées de vedettes rapides et bien armées, surveillées du haut du ciel par l'aviation maritime, nos barques sortent hardiment et vont jeter leurs filets au large. Les patrouilleurs et convoyeurs vont, viennent, font le guet. D'ailleurs, lorsqu'un sous-marin ose attaquer, son audace est punie, car nos barques de pêche ont reçu des pièces légères, et nos pêcheurs, lâchant leur filet pour leur canon, ont vite fait de cribler de projectiles le bandit, — ainsi que fit le patron Cuisiat, du *Hyacinthe-Yvonne*, dont ce film nous montre justement la silhouette hardie à sa barre, tandis que le canon du bord crache ses obus contre le pirate qui veut interrompre la pêche. Forcé de fuir, le sous-marin disparaît bien vite, et nos pêcheurs rentrent à terre, vidant à quai leurs cales lourdes du poisson pêché, malgré cette interruption brutale et infructueuse de l'ennemi sous-marin dont l'attaque vite réprimée n'a pu interdire le ravitaillement de nos cités en poisson de mer, nourriture particulièrement saine et profitable.

MISAINE.

SOUS LE FEU INTENSE DES CANONS, DES ALPINS ITALIENS SAUVENT



Les troupes italiennes occupaient un des pics qui commandent les hauteurs du Grappa que les Allemands essayaient de forcer à tout prix pour se répandre dans la plaine. Un matin ils s'avancèrent en forces munis de cordes et de crampons et, tandis que leur artillerie foudroyait les sommets, quelques-uns d'entr'eux parmi les plus hardis et les plus robustes purent fixer solidement leurs

...ANT UNE POSITION OU S'ACHARNENT LES CHASSEURS ALLEMANDS



crampons aux flancs de la montagne. Et tout de suite, accrochés aux cordes les Allemands grimpèrent. Mais déjà des volontaires italiens des troupes alpines s'étaient en rampant glissés en silence près des cordes. Lorsqu'elles furent tendues à rompre par les grappes d'Allemands, au couteau ou à la hachette ils les coupèrent : les ennemis roulèrent dans les précipices, où ils s'écrasèrent.

LES PEINTRES AUX ARMÉES

Jadis, les rois se faisaient suivre à la guerre par leurs historiographes. La République plus moderne, a envoyé ses peintres sur le front.

On comprend que l'administration des Beaux-Arts ait jugé avoir un rôle à remplir pendant cette guerre et qui était de travailler pour l'avenir au profit de l'Histoire. Dans ce but, elle a créé une section photographique et cinématographique qui a recueilli un grand nombre de documents du plus haut intérêt. L'initiative était heureuse. De même, on ne saurait trop féliciter cette administration de vouloir conserver intactes certaines parties du front actuel. Mais a-t-elle aussi bien réussi avec les peintres? Leur tâche était autrement délicate.

Ce qu'on attendait d'eux, ce n'était pas des images seulement documentaires, toute œuvre qui traite de la guerre présente forcément un intérêt historique. On leur demandait davantage. Dans leurs toiles, on souhaitait surtout retrouver une impression sensible du paysage changé par la bataille ou bien à travers les portraits, les croquis, saisir un peu de l'âme des hommes.

Les résultats obtenus par cette méthode officielle n'ont pas été très satisfaisants. Cela tient à diverses causes.

On avait décidé d'envoyer les peintres sur le front ; on les y envoya. Mais le front s'étend surtout en profondeur. Munis d'un ordre de mission, ils débarquèrent donc un beau matin sur le bord arrière de la zone des armées, c'est-à-dire dans un état-major d'armes. On ne les traita pas mal, mais on ne les traita pas bien non plus. Au fond on les considérait comme des gêneurs inutiles. Se décidait-on à mettre un auto à leur disposition pour les conduire aux lignes, la voiture devait les ramener le soir au quartier-général. L'intervalle représentait un temps trop court pour l'employer à travailler sérieusement. Et puis, on ne les laissait pas libres, on les empêchait d'approcher trop près de la tranchée. Toujours on craignait qu'il n'arrivât malheur à leurs précieuses personnes.

Alors que voyaient-ils de la guerre, ces malheureux peintres. Pas grand'chose et juste autant que ces caravanes de journalistes et d'écrivains qu'il fut de mode pendant un temps de promener sur le front.

S'ils voulaient lever le nez, on leur chuchotait : « Prenez garde ». On évitait de les faire passer par les endroits les plus intéressants parce qu'ils étaient dangereux. Par intervalles, ils apercevaient bien quelque poilu qui les regardait défiler sur le caillebotis, indifférent et goguenard. Et les visiteurs ne leur donnaient pas tort, comprenant bien qu'il y a un certain manque de tact à venir en touristes circuler dans la guerre.

Mais pourquoi donc avoir été chercher si loin, ce qu'on avait sous la main. Dans une armée nationale en effet toutes les professions ne sont-elles pas représentées. Dans la tranchée, il y a donc aussi des artistes, des écrivains, des peintres. N'est-ce pas eux et eux seuls qui ont le droit de parler de la guerre.

Mais on les avait oubliés. On objectera peut-être que c'était de leur faute : ne s'étaient ils pas fait attendre un peu. Mais avant d'exercer leur état ordinaire, ces soldats artistes avaient à expédier d'autres besognes urgentes. Il a fallu, hélas, la chance d'une blessure heureuse pour qu'ils puissent enfin trouver dans les longues heures oisives de la convalescence, le temps nécessaire au travail. Alors avec leurs notes griffonnées aux hasards des jours, les écrivains ont fait des livres.

Le peintre lui fut le moins favorisé. S'il était évacué, il perdait ses modèles. Il lui fallait donc produire dans le rang. Cela ne va pas sans quelques difficultés. D'abord les premiers mois vides de tout travail avaient rouillé ses doigts. Il doutait donc de lui et osait à peine « s'y remettre ». Mais un soir devant la physionomie pathétique d'un camarade, la tentation a été la plus forte. Il a voulu « essayer de rendre cela ». Alors il a ramassé un morceau de charbon en guise de crayon, et le mur blanc lui a servi de toile. Dès cet instant, il reprenait goût à son art. Il a fait revenir des crayons, des carnets de croquis, puis des couleurs, des pinceaux. Peu à peu son matériel s'augmentait et devenait encombrant. Son capitaine obligeant lui a alors offert un coin dans la voiture de compagnie. « Vous me donnerez bien en échange une aquarelle comme souvenir, a souri l'officier. » Le pacte venait de se conclure. La tranchée, sans avoir un soldat de moins, avait un peintre de plus ; son peintre.

Il peignait au hasard, suivant l'improvisation, un paysage fracassé, un tournant de boyau. Il croqua ses camarades. Son crayon voulait-il se prêter à la fantaisie, il collaborait au plus proche journal de tranchée.

Cet artiste en bleu horizon n'est pas le monsieur qui passe et qui à tâtons essaye de pénétrer son modèle. Lui n'a pas besoin de le pénétrer dans le moment. Il le connaît de longue date. L'étude est déjà faite avant qu'il ait taillé son crayon.

Si au cours d'une journée monotone d'hiver il veut dessiner le soldat qui baille, allongé dans sa paille boueuse, il saura traduire l'ennui de cet homme parce qu'il le ressent comme lui. Quand il cherchera le soldat, le peintre qui vient de l'arrière s'attachera d'abord à l'uniforme. Un poilu pour lui sera toujours avant tout un casque par-dessus une capote. Chez l'artiste-soldat, l'uniforme en ce qu'il a de conventionnel disparaît. Il n'est plus qu'un costume d'une certaine coupe qui habille son personnage, mais ne suffit pas à le traduire.

Cet uniforme, il saura le faire vivant aussi, si l'on peut dire. Un casque, une musette, un bidon prennentà l'usage des tons et des formes. Ces détails ont leur valeur. Ils donnent à l'ensemble un caractère de vérité. Le visiteur d'occasion ne s'en rendra pas compte ou bien il essayera de remplacer par une sorte d'érudition, la spontanéité de l'œil habitué du soldat. Les croquis qui illustrent cet article l'éclairent singulièrement. Il suffit de regarder pour comprendre combien le peintre soldat est supérieur à son confrère de passage sur le front. Ces croquis, ce sont des notes prises rapidement, mais quel accent puissant de vérité s'en dégage. Bills peint la guerre avec la même sincérité qu'un Barbusse. Son crayon a écrit un autre *Feu*. La guerre a révélé chez cet humoriste des anciens jours, un talent fort et humain.

Son poilu restera. Il n'a pas condensé toutes ses impressions dans un seul type. Il a su éviter cette erreur et montrer au contraire la diversité des bons hommes.

Sans doute, c'est croqué vivement, mais que de choses renferme, par exemple, le *barda*, cet homme agenouillé devant son sac, ayant étalé tous ses petits objets autour, s'en allant chercher au fond de sa poche un dernier bibelot.

Un jour viendra où l'on dira de Bills : « C'est le peintre de la guerre », comme on dit d'un Steinlen : « C'est le peintre de la misère ».

G. O.



Un casque par dessus une capote.



Le barda.

Le cuistot.



La cuisine roulante.



De corvée.

J'ai vu..

LA ROUMANIE PROCLAME SON ROI NE RENONCE PAS A LA LUTTE



La princesse Elisabeth de Roumanie qui dirige [redacted] sa [redacted] les hôpitaux de blessés [redacted] Jassy.

Le roi Ferdinand remet des décorations aux officiers [redacted] des corps restés fidèles.

Les Roumains de Jassy célèbrent à l'occasion du 1er janvier l'antique " fête du rameau ".

La reine Marie qui tient à recevoir la mission des officiers français dans le blanc uniforme des infirmières.

On savait déjà que M. Bratiano, le grand patriote roumain, ne renonçait pas à se battre et que si ses troupes avaient été malgré elles comprises dans l'armistice russe, elles étaient prêtes à reprendre leur action, dès le premier signal, jointes aux corps de l'Ukraine et du reste de [redacted] Russie méridionale. Elles forment encore un puissant effectif avec lequel les Austro-Allemands auront [redacted] compter. Dans son discours du trône, du 1er janvier, le roi a célébré la conduite héroïque de l'armée roumaine et du corps français sous les ordres du général Berthelot, qui attendent avec confiance le jour décisif où le règne du droit leur permettra d'atteindre le but de leurs légitimes aspirations.

LA FRANÇOISE

Lorsque la Françoise, sa femme, fut partie on ne sait où avec [redacted] gars du pays le père Mangin, déjà vieux vendit ses deux champs et ses bêtes, congédia les garçons, fit placer à la porte de la ferme cet écriteau : « Ici l'on soupe et l'on gîte à toute heure », et, ne gardant pour le service que la Margrite, une fille bien sérieuse et bien propre, se mit à s'occuper du p'tit gars autant qu'une mère.

Pendant quinze ans, l'œil au ravaudage des brassières du petit aussi bien qu'au lavage de la vaisselle, hébergeant celui-ci, conduisant celui-là, vivotant l'été, toussaillant l'hiver, mettant chaque jour un sou sur l'autre, — jamais ne prononçant le nom de la Françoise dont il ne savait pas, d'ailleurs, ce qu'elle avait pu devenir — il avait fait une petite réputation à son auberge et au gars ses vingt ans. Il se jugeait très heureux. Le gars était le meilleur garçon du village.

La guerre survint. Le vieux demeura, le fieu partit.

Au début, on eut de fréquentes nouvelles.

Le père Mangin faisait, tous les six jours la trotte du village à la ville en carriole pour avoir trois ou quatre heures plus tôt les nouvelles de son fieu. Un jour, il revint sans rien apporter. Il retourna le lendemain encore à la ville, revint tout seul et dit à la Margrite : « J'tiens pour assuré qu'mon fieu est mort putôt qu'blessé. »

De ce moment il s'assit sur un escabeau entre une longue table brune où buvaient les passants et la cheminée d'âtre où le feu vivotait — et il commença à attendre.

— Va ouvrir, Margrite, c'est r'tombé ; faudrait qu'on voit à faire remettre demain c'te clanche en état. »

De fait, depuis un instant, quelqu'un faisait effort de l'extérieur pour soulever ce loquet qui s'ouvrait mal, et cela s'entendait [redacted] petit bruit de la clanche qui se levait à demi, impuissante à dégager le croc pour que tournât le battant de la porte.

— Qu'est-ce que c'est?... Va t'coucher dehors !

La vieille s'interrompit pour faire sortir le chien de garde, crainte qu'il voulût faire mal. Mais la bête tournait en reniflant sans gronder autour d'une femme qui, entrée, restait sur le seuil, sans trouver à dire.

— Ch'est pour mageô? Y [redacted] pus grand' chose. Ch'est pour dormi? No n'couche plus. Qui qu'vous v'lez?

La femme avança de trois pas vers le vieux, puis se tut encore, regarda autour d'elle, baissa les yeux vers le chien qui remua mollement la queue, Margrite, les deux poings sur les hanches, s'était approchée, elle aussi.

— C'est pour vous dire une chose dure, Mangin, que je suis venue, [redacted] décida à prononcer l'arrivante. Vot' fils est mort, tué non pas raide, mais soigné par moi, dans ma maison, pendant trois heures qu'il n'a cessé d'avoir pleine et entière connais-[redacted] et de parler du pays et de vous.

— Han ! mon fieu est mort, l'interrompit pour gémir le vieux paysan, maintenant plié sur l'escabeau, [redacted] pipe lamentablement tombante au bout de son bras laissé choir...

La femme se tut un long moment. Le chien s'était couché près du maître. La servante pleurait en [redacted] coin, dans son tablier.

— Je suis chargée d'un mot pour vous de [redacted] part, Mangin, reprit cette femme en cherchant [redacted] mots.

Le vieux fit signe qu'il écoutait.

— C'était son dernier mot avant la fin (elle chercha l'expression du vieux, mais [redacted] ne bougea de toute la silhouette cassée). Il [redacted] dit : « Faut qu'Mangin sache que j'suis mort auprès d'ma mère. »

Margrite fit un signe de croix. Le vieux répondit, [redacted] [redacted] redresser :

— Y n'en a pus.

La femme reprit, très vite et plus bas :

— C'est sa mère qui n'a plus d'fils. Il l'a bien reconnue avant la mort. Il l'a prise dans ses bras, la tête tout emmitouflée d'linges qui saignaient et l'a embrassée en lui donnant [redacted] belle croix d'guerre et en lui r'disant : « Va trouver Mangin, cha, ch'est pour tous deux », et l'dernier mot qu'il ait fait, ça été « maman ».

— Ch'est elle ! Ch'est la garce ! cria soudain la Margrite en tendant [redacted] doigt de laveuse vers la femme, à la toucher.

Le vieux [redacted] leva, et marcha vers les deux.

— Assez, hein !

La servante [redacted] recula. L'autre voulut se rapprocher, tenter [redacted] geste. Mangin parla.

— Ch'est té la Françoise. J'sais bien. Y s'est figuré, mon pauv' fieu, qu'je pourrais t'revoir comme ça, après les années passées dans la peine et l'deuil pendant qu'tu courais. Y s'est trompé. Donne la croix d'guerre, pisque tu l'as. Et merci tout d'même.

— C'était pour la mère aussi bien que pour le père, fit la femme.

— Mon fieu n'a pus d'mère. Ici, n'y en a qu'un qui compte. La femme à Mangin s'est faillie, all n'existe plus. J'redemande la croix d'mon fieu [redacted] c'te-là qui l'a vu mourir.

La Françoise eut une hésitation. Margrite derrière [redacted] maître, suivait avec des yeux de haine impuissante ses moindres gestes et ses regards. Le chien, sentant des colères, grognait sourdement. Elle eut peur, tira de sa gorge [redacted] porte-monnaie de cuir, [redacted] sortit la croix.

— Donne, fit le vieux, la tête penchée vers cette chose avec les yeux fixes d'un avare qui voit l'or.

Elle tendit le legs, le geste raccourci. Le paysan s'en saisit, serra dessus [redacted] main fermée comme pour qu'elle [redacted] vit plus.

— Maintenant, va-t'en, la Françoise.

Il s'en retourna vers l'escabeau, reprit [redacted] place de tout à l'heure, plié en deux, la croix du fieu serrée dans sa main gauche, sur son genou, sous ses yeux fixes.

La Françoise sortit......

ROGER NEREYS.





J'ai vu...

EN MARGE DE LA GUERRE



Maxim Litvinoff, que Trotsky a nommé ambassadeur de Russie à Londres.

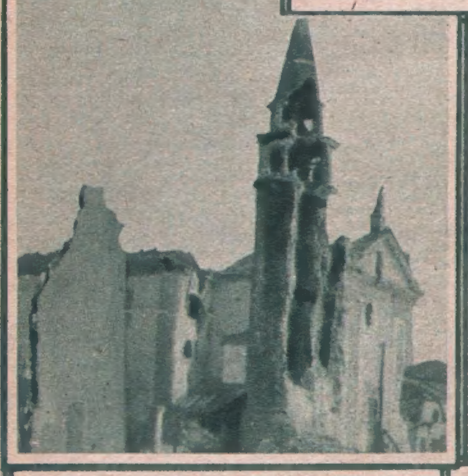




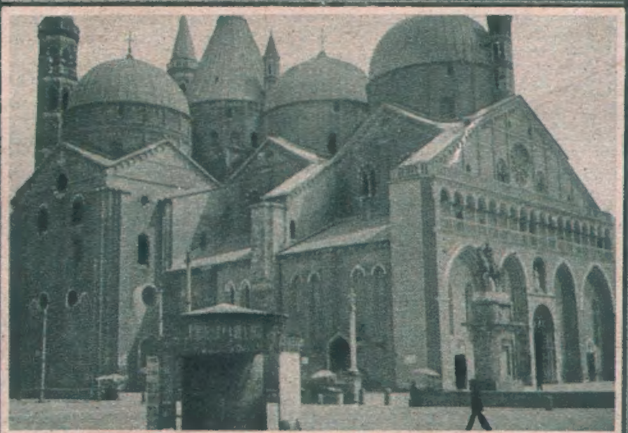


En Mésopotamie, sur le Tigre. Les soldats anglais furent obligés d'utiliser un vieux type de bateau, le *Kufa*, inconnu des rameurs d'Henley, mais qu'ils eurent vite modernisé en y adaptant des palettes.

Le général Grossetti, un des vainqueurs de la Marne, qui vient de mourir.



A Ponte di Piave la tour de la vieille église éventrée par les obus des Austro-Allemands.



L'église Saint-Antoine de Padoue bombardée par les avions autrichiens. Le pape a protesté contre cette odieuse profanation.



Castel-Tessino bombardé par les Austro-Allemands pendant la retraite italienne.



A Monastir, malgré les marmites bulgares les jeunes Macédoniennes s'amusent en plein air.



Un régiment d'artillerie, changeant de secteur, traverse un petit village champenois. La neige et la boue ont défoncé les routes.



Le général Lizé, c^t l'artillerie d'un corps d'armée, qui vient d'être tué sur le front italien.



Sur le front roumain, le colonel français Letellier avec le général Grigoresco commandant la première armée.



Un héros disparu : l'adjudant aviateur Violet, tué en combat aérien alors qu'il avait abattu cinq avions ennemis (tableau du peintre danois Marinus Kjeldgaard).



Les yeux bandés, les plénipotentiaires maximalistes russes sont reçus sur le front allemand, lors de l'armistice.



A Sfax (Tunisie) un bataillon de tirailleurs algériens traverse la ville avant de s'embarquer pour le front



A Gerbéviller, l'abbé Vanat qui après deux ans de captivité est revenu dans sa maison reconstruite.



Le développement de la République ukrainienne

Les zones actuelles de la Russie.

LE DÉMEMBREMENT DE LA RUSSIE

Les peuples divers qui composent l'empire des tzars ont revendiqué leur autonomie. De tous ces pays, l'Ukraine est le plus important ; aussi a-t-elle proclamé son indépendance dès le mois de novembre et le délégué de sa Rada assiste-t-il aux conférences de Brest-Litowsk. La Finlande vient de voir reconnaître par la France et par l'Allemagne l'indépendance qu'elle avait proclamée le 7 décembre. Seules les régions centrales subissent encore l'influence des maximalistes. Mais le résultat le plus visible, c'est la désagrégation de cet immense pays.

Les délégués maximalistes et ceux des Empires Centraux à Brest Litowsk (le prince Léopold de Bavière signant un document).

LES ANGLAIS LIMITENT LA HAUTEUR DES BOTTINES DE FEMMES

Ce qu'on ne verra plus.

Une élégante anglaise en règle avec l'ordre de l'armée.

La dernière mode : les sabots patriotiques.

Les bottines qu'on tolèrera.

A la suite d'un ordre du conseil de l'armée, la hauteur des bottines de femmes a été réduite à de justes proportions... en rapport avec la pénurie actuelle des cuirs dans toute l'Angleterre. Depuis le 1er janvier il est défendu de couper ou faire couper, soit en cuir, soit en toute autre matière, des tiges pour bottines de femmes mesurant, de l'extrémité supérieure du talon au point le plus élevé, plus de 175 millimètres pour le cuir et 200 millimètres pour les autres matières. A partir du 1er février, la vente des bottines non conformes à ces prescriptions sera formellement interdite. Qui sait si en France on n'imposera pas les mêmes prescriptions?

APRÈS L'EXPLOSION QUI DÉTRUISIT LA MOITIÉ DE LA VILLE D'HALIFAX



L'enlèvement des debris humains.

Le transport d'un blessé.

Vue générale de la ville (au fond l' " Imo " échoué)

Petits rescapés recueillant des dons.

On recherche les cadavres dans les décombres.

On se rappelle l'épouvantable catastrophe qui, le mois dernier, détruisit une grande partie de la ville d'Halifax au Canada. Un navire de la Société de Secours à la Belgique, l'*Imo*, entra en collision avec un vapeur français, le *Mont-Blanc*, qui allait lever l'ancre, avec un plein chargement de munitions. Un incendie éclata à bord du *Mont-Blanc* qui fit explosion tandis que l'*Imo* allait s'échouer. L'explosion eut des conséquences effroyables. Jusqu'à trois kilomètres du lieu du sinistre, les maisons d'Halifax furent détruites, et plus de quatre mille personnes dont beaucoup d'enfants périrent sans parler d'innombrables blessés.

Impression Roto Taille-Douce — CRÉTÉ, Corbeil (S.-et-O.)

Le gérant : F. TINESSE.